

*А. В. Еришов***ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ
ВНЕШНИХ КОММУНИКАЦИЙ УРАЛЬСКОГО РЕГИОНА**

Необходимость развития системы внешних коммуникаций обусловлена возрастанием роли транспортно-коммуникационных процессов в современной рыночной экономике, а также постоянно растущим уровнем интеграции российской экономики в мировое экономическое сообщество.

Наиболее значимыми для удовлетворения потребности промышленных предприятий в осуществлении перевозок грузов в настоящее время являются железнодорожный и автомобильный транспорт. Свердловская область стабильно входит в лидирующую тройку областей России по абсолютному объему грузовых перевозок (железнодорожным транспортом – 2 место, автомобильным транспортом – 3 место). В то же время следует отметить, что за последнее десятилетие объемы грузовых перевозок значительно сократились. Причиной этому послужило не только падение объемов выпуска у предприятий-производителей, но также рост тарифов транспортных предприятий, приводящий к снижению платежеспособного спроса у производителей на транспортно-экспедиционные услуги.

Таким образом, чрезвычайно актуальной является задача более широкого использования экономических видов перевозок. Имеющий мировой и российский опыт доказывает высокую эффективность контейнерных перевозок. Для промышленных предприятий-потребителей транспортно-экспедиционных услуг полезный экономический эффект от использования контейнерных технологий перевозок складывается из сокращения общих сроков доставки грузов, более гибкого регулирования размера партии доставляемого груза, обеспечения лучших возможностей для сопряжения работы различных видов транспорта и осуществления смешанных перевозок.

В настоящее время прорабатывается решение о создании в г. Екатеринбурге логистического центра, в функции которого будет входить организация движения грузов, разработка маршрутов следования грузов с возможностью использования разных видов транспорта, разработка специальных технологий контроля за перемещением грузов и транспортных средств, совершенствование таможенных технологий, анализ существующих грузопотоков и выявление причин, снижающих эффективность перевозок. Создание логистического центра при участии муниципальных органов позволит упорядочить транспортные потоки путем выявления встречных перевозок и укрупнения партий грузов. Эффектом должно явиться снижение транспортных издержек в составе себестоимости продукции промышленных предприятий.

Реконструкция и развитие технического и информационного обеспечения системы транспортных коммуникаций является ресурсоемким проектом, финан-

сирование которого возможно при участии всех заинтересованных сторон: властных структур различных уровней, зарубежных инвесторов и российских частных предпринимателей.

В настоящее время на уровне Европейского Союза принято решение о продлении Второго Европейского транспортного коридора (Берлин – Москва – Нижний Новгород) до Екатеринбурга. Транспортные коридоры являются зонами развития международных коммуникаций и включают сети железнодорожных и автомобильных магистралей, аэропорты и связанные с ними системы грузовых терминалов, средств информационного обмена и контроля. Это открывает возможности привлечения значительных объемов финансовых ресурсов для реконструкции и развития системы транспортных коммуникаций в Уральском регионе со стороны зарубежных частных инвесторов и международных финансовых организаций. Значительные объемы финансирования потребуются для сооружения новых крупных объектов транспортной инфраструктуры, необходимых для усиления мощности товаропроводящей системы, таких как интермодальный грузовой терминал, который явится базой формирования системы комбинированных (смешанных) перевозок.

В части использования мер государственной поддержки крупных проектов, реализуемых путем коммерческого финансирования, можно обратиться к опыту Санкт-Петербурга, который является крупнейшим транспортным узлом в зоне действия Международного транспортного коридора №9 (Скандинавия – Россия – Греция). В условиях России главная проблема создания международных коридоров – это насыщение транспортных путей инфраструктурой международных (европейских) стандартов. Учитывая нехватку внутренних инвестиционных ресурсов, субсидированием создания инфраструктуры занимаются Правительство РФ, субъекты Федерации, международные организации и иностранные компании. Администрация Санкт-Петербурга дает поручительства за счет бюджета тем инвестиционным проектам, которые привлекают кредитные ресурсы. Вводятся Законы Санкт-Петербурга как субъекта РФ о государственной поддержке инвестиционной деятельности.

Интересы зарубежных инвесторов в Уральском регионе связаны в первую очередь с закреплением на перспективном уральском рынке. Учитывая острую потребность в значительных объемах капложений для реализации намеченных проектов и дефицит внутренних финансовых ресурсов, следует проработать варианты предоставления определенных таможенных и налоговых льгот, в первую очередь, для прямых инвесторов.

Для стимулирования инициативы и инвестиционной активности со стороны деловых кругов Урала в развитии системы внешних коммуникаций могут быть задействованы рычаги прямого (административного) и косвенного (через налоги) воздействия. Эффективной должна быть система конкурсного рассмотрения заявок на приобретение и строительство объектов транспортной инфраструктуры.

В условиях, когда государство с целью стимулирования производственного сектора снижает тяжесть налогового бремени в части прямого обложения доходов предприятий, возрастает значимость налога на имущество, на землю и т.п. Регулирование условий взимания этих налогов находится в ведении органов управления субъектов федерации и местного самоуправления. Использование

льгот в части платежей по указанным налогам должно служить серьезным стимулом для инвестирования средств в сооружение и эксплуатацию объектов транспортной инфраструктуры.

Поэтапная реализация программы реконструкции и развития системы транспортных коммуникаций Уральского региона с использованием мер государственного регулирования и поддержки частных инвесторов, внедрение прогрессивных перевозочных и информационных технологий на транспорте послужит базой для повышения деловой активности на основе созданных конкурентных преимуществ (в том числе ценовых), что в перспективе улучшит наполняемость территориальных и местных бюджетов за счет увеличения объемов налоговых поступлений.

А. С. Засыпкина

ОСОБЕННОСТИ ПОТРЕБИТЕЛЬСКОГО ВЫБОРА В УСЛОВИЯХ КРИЗИСА

С августа 1998 года образ жизни и потребительское поведение среднестатистического россиянина изменились.

Нельзя забывать о том, что мы живем в стране, особенностью которой являются нестабильность политической и экономической обстановок, вследствие чего российский менталитет «подстраивается» или «перепрограммируется» под стиль жизни, который допускает всевозможные кризисы.

ОАО «Уральская молочная компания» выступила с инициативой проведения полевых исследований, целью которых являлось определение особенностей потребительского поведения, базисных приоритетов, влияющих на конечный выбор покупателей.

По данным исследований, житель России со средним уровнем дохода сегодня не планирует свою жизнь более, чем на 2–3 месяца вперед, понятие «долгосрочное планирование» постепенно исчезает из быта россиян. Многие отказались от предпочитаемых ранее марок продукции.

Чем же сейчас руководствуются покупатели при выборе продуктов в магазине?

В ходе исследований было опрошено 365 человек. Интервьюируемым предлагалось ответить на вопросы, касающиеся молочной продукции.

Анализ полученных данных позволяет сделать следующие выводы:

- лишь 10 % опрошенных считают приоритетом только цену товара, в то время, как 63% выделяют таковым его качество;
- 34% опрошенных имеет приверженность к одним и тем же заводам-изготовителям;
- 72% опрошенных указали, что в случае роста цены на любимую марку товара при прежней цене конкурента, они будут продолжать потреблять предпочитаемую марку;
- 77% опрошенных готовы покупать более качественный товар за более высокую цену, даже пенсионеры с низким уровнем дохода остаются привержены к торговой марке